SĂ FIM SERIOȘI!

N-am avut posibilitatea să subliniem ultimele inițiative ale F. R. Ciclism: alcătuirea unui judicios plan de perspectivă — care vizează J.O. de la München — și discutarea alcătuirii loturilor naționale pentru sezonul viitor. *Ne pare rău, dar nu este vina noastră. Și aceasta pentru că, simultan cu cele două inițiative, activiștii acestei federații au dat dovadă de o clemență ieșită din comun, total inoportună în condițiile în care fiecare din resursele materiale existente trebuie folosite cu maximum de chibzuință.*

Despre ce este vorba? Întrunindu-se pentru a-i desemna pe viitorii membri ai lotului, colegiul de antrenori (prof. Ilie Istrate — *președinte*, prof. Nicolae Voicu, Mircea Mihăilescu, Iulian Gociman), *împreună cu reprezentantul F. R. Ciclism* (prof. Nicolae Oțeleanu — *antrenor federal*) *au alcătuit o listă în care — cu citeva excepții — se află toți cei ce participă (mai des sau mai rar) la întrecerile organizate la noi. Lista, ce va fi înfățișată la 5 noiembrie biroului federal, cuprinde 32 de fondiști (!!) și 25 (!!) de pistarzi divizați în două grupe. Abstracție făcînd de transcrierea incorectă a unor nume de rutieri (de unde se vede că forul de resort nu știe că alergătorul brașovean se numește* Egyed *și nu Eghet, iar că Puterici are ca prenume — cunoscut —* Teodor *și nu Ion), surprinde mărinimia peste poate a acestor oameni chemați să gospodărească fondurile federației și în nici un caz să le risipească. Sînt cuprinși în această propunere pentru lotul național cicliști care ispășesc încă suspendarea dictată de F.R.C. pentru diferite abateri, oameni care au trecut de mult de cea de a doua tinerețe și alții — tineri, este adevărat — care nu ne-au arătat nimic. Culmea este însă că la velodrom sînt propuși și acceptați sportivi pe care antrenorul federal nu numai că nu i-a văzut niciodată, dar nici n-a auzit măcar de ei:* Vasile Miu, Viorel Murileanu, Marin Ionescu, Ionel Mușat *ș.a. Lotul de pistă — cel propus ca atare — nu-l cuprinde pe* Vasile Burlacu — *omul care, pe drept cuvînt se poate spune, a ținut velodromul în spate — dar îl are în componență pe* Marin Dumitru, *de pildă, unul dintre iluștrii necunoscuți, despre care* prof. Nicolae Oțeleanu *n-are habar. N-are habar, dar a acceptat și a semnat lunga listă a celor ce urmează să consume de la 15 noiembrie din bugetul federal și așa destul de sărac.*

Cum s-a putut ajunge la o astfel de „selecție" este greu de imaginat. Nici proverbiala îngăduință a bunicilor n-ar fi dus la umflarea atît de izbitoare a loturilor republicane. Mai de grabă ne vine să credem faptul că, neființd afectat buzunarul nici unuia dintre cei care propuneau, lucrurile au mers pe principiul: toată lumea propune, nimeni nu respinge!

Avem credința că biroul federal nu va accepta această risipă și că va pune piciorul în prag.

Hristache NAUM

ARBITRAJUL ÎN HOCHEI PE GHEAȚĂ ȘI MARILE LUI PROBLEME

INTERVIUL NOSTRU

Ne răspunde dl. KURT HAUSER (Elveția) membru al Comisiei de regulament și arbitraj a L.I.H.G.

Ca în majoritatea sporturilor, și în hocheiul pe gheață există personalități ce și-au cucerit un prestigiu deosebit, activînd și în afara întrecerilor propriu-zise, adică la organizarea marilor competiții, pe tărîmul arbitrajului sau la îmbunătățirea și perfecționarea regulilor de joc, precum și a interpretării lor. Alături de alte nume proeminente, în hocheiul pe gheață, elvețianul **Kurt Hauser** este și el o astfel de personalitate.

Prezent la toate edițiile campionatelor mondiale sau ale Jocurilor Olimpice din ultimii 20 de ani, fie ca arbitru activ, fie ca membru și secretar al comisiei de regulament și arbitraj al L.I.H.G., răspunzînd prompt solicitărilor sosite din diferite țări pentru a asista sau dirija cursuri de perfecționare a arbitrilor, **dl. Kurt Hauser** este socotit, pe bună dreptate, „părintele" cavalerilor fluierului din hochei.

La începutul lunii octombrie el a fost oaspetele țării noastre, pentru a urmări și a ajuta direct la organizarea consfătuirii arbitrilor de hochei. Folosind acest prilej, l-am solicitat pe **dl. Kurt Hauser** să ne răspundă la citeva întrebări.

— Vă rugăm să ne spuneți care sînt în prezent cele mai controversate probleme ale arbitrajului în hochei?

— Prea multe nu sînt. În schimb, așa puține cum avem, ne-au dat și, trebuie s-o recunosc, ne mai dau încă serios de furcă. În fond, regulile sînt la fel și sînt cunoscute de toată lumea. Interpretarea lor însă diferă. Și, uneori, supărător de mult. De pildă, avem încă dificultăți în ceea ce privește aprecierea corectă a jocului cu corpul. Aci există diferențe între arbitrii europeni și cei din America de Nord. Hocheiul european este mai puțin bărbătesc, are o notă

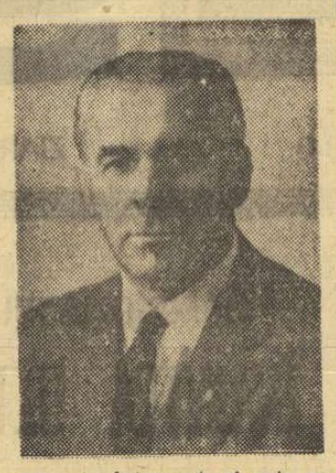
mai redusă de angajare fizică, în timp ce în S.U.A. și Canada folosirea corpului, contactele directe reprezintă un element esențial al jocului. Acum, însă, datorită eforturilor făcute în ultimii ani, a turneelor reciproce, s-a ajuns la o apropiere.

— Din ce în ce mai des în ultima vreme, frumusețea unor partide de hochei este alterată de acte de indisciplină sau de nenumărate proteste la deciziile arbitrilor. Care este cauza acestor lucruri?

— Principala cauză o consider pe aceea că hocheiștii și chiar antrenorii nu cunosc bine regulamentul de joc. Este trist, dar adevărat. Trebuie să recunoaștem, pe de altă parte, că regulamentul hocheiului pe gheață este deosebit de complicat. Aceasta nu scuză însă marile lacune din această direcție, constatate la majoritatea jucătorilor. De aceea recomandăm cu orice prilej ca arbitrii să participe la antrenamentele echipelor, să conducă partidele lor de verificare, să explice cu acest prilej prevederile regulamentului. În plus, în programul de pregătire a unei formații este necesar să se includă, cel puțin de două ori pe lună, ședințe de discutare a regulamentului, la care ar fi bine să participe și arbitri.

— Considerați că există principii de bază, universal valabile, pe care trebuie să le aibă în vedere un arbitru de hochei, dincolo de prescripțiile seci ale regulamentului?

— În hocheiul pe gheață, sport unde, datorită vitezei, șocurilor permanente, acțiunilor cu crosa și patinele, prezenței mantinelelor, se produc dese accidentări, arbitrul are o mare răspundere morală. Prin felul său de a acționa, el trebuie să prevină accidentele, să asigure cursivitatea jocului, desfășurarea lui normală. Aș spune în acest sens că, de orice rănire sau accident mai serios, principalul responsabil este arbitrul. De asemenea, arbitrul are datoria să gîndească în permanență, să sesizeze în orice acțiune **intenția** și să dicteze sancțiunile numai în funcție de acest element. Cred că arbitrul de hochei trebuie să se impună de la început în fața jucătorilor prin autoritate și competență, prin comportarea și ținuta sa. În hochei primele 5 minute sînt determinante pentru soarta unui arbitraj. Aș mai dori să accentuez problema patinajului. Foarte mulți arbitri uită că în momentul cînd jocul este întrerupt, și asta se întîmplă des la hochei, publicul privește pe arbitru cum patinează. Este un obicei vechi și în mare măsură util, deoarece obligă pe arbitri să se prezinte pe gheață cu o pregătire corespunzătoare.



— Ce impresie v-au făcut arbitrii români?

— Nu i-am văzut la lucru pe gheață, dar din discuții a reieșit că au o pregătire teoretică serioasă.

— O ultimă întrebare: care credeți că vor fi învingătorii în cele trei grupe ale campionatului mondial?

— Iată pronosticurile mele: grupa A — Cehoslovacia, grupa B — R. F. a Germaniei, grupa C — Elveția.

Începusem să mulțumim **d-lui K. Hauser**, cînd am fost întrerupți de interlocutorul nostru, care în finalul discuției a ținut să adauge că s-a bucurat de o primire extrem de călduroasă în România și că este acum convins că în 1970 campionatul mondial pentru grupele B și C va fi bine organizat de țara noastră.

Interviu realizat de
Călin ANTONESCU

DEMARAJ ÎN ANUL VIITOR!

După desfășurarea ultimei etape a campionatului republican de viteză în coastă, calendarul automobilistic al acestui an este teoretic epuizat. Din primăvară, pînă în miez de toamnă, alergătorii noștri au rulat impetuos, dornici să depășească urcușul spre afirmare, spre a demara impresionant în cel de al IV-lea Raliu Balcanic, care — o dată cîștigat individual și pe națiuni — a marcat cel mai mare succes al nostru din ultimele decenii, într-un sport în care tradiția și posibilitățile ne îndreptățesc să ocupăm un loc fruntaș pe plan european. Deci, primul pas s-a făcut. Iată, a venit vremea celui de al doilea, căci perioada noviciatului (incluzînd experiențele pe care A.C.R. — ca proaspătă asociație — a fost inerent obligată să le practice și pe care iubitorii volanului din țara noastră le-au privit cu îngăduință și înțelegere) s-a dovedit a fi în mod practic depășită.

Acestei spinoase perioade (cu asperitățile sale, care au făcut adeseori pe concurenți, dar mai ales pe oficiali, să se necăjească) i se datorează însă și unele succese. A.C.R. poate înscrie la capitolul realizări capacitatea sa de a organiza întreceri sportive, maturizarea corpului de arbitri, dovedită în importante competiții internaționale, perfecționarea serviciilor de competiții și tehnic în a asigura condiții bune pentru desfășurarea activității sportive. Evident, aici mai sînt destule de adăugat, dar numai laudele, chiar meritate, nu pot să urnească din loc munții. Capitolului lipsurilor trebuie să i se rezerve de acum o atenție deosebită, deoarece analizarea și înlăturarea lor constituie chezășia unor rezultate tot mai bune în viitor.

Controversată și pe plan european, problema alegerii unor trasee optime pentru raliuri a făcut obiectul discuției și în rîndul automobiliștilor noștri. Dacă trebuie să domine proporțional drumurile bune sau cele rele, se poate argumenta pro și contra. Ceea ce ni se pare însă esențial pentru noi este de a adopta poziția care favorizează interesele țării noastre. Presa, unii concurenți și o serie de alți factori de specialitate au criticat, la timpul potrivit, portiunile de trasee alese anul acesta pentru raliurile României, Dunării și Balcanic, timpii orari și de neutralizare, articole din regulamentele competiționale etc. Carențele semnalate nu trebuie reeditate. Ele se cer analizate cu spirit de răspundere și remediate. Din punctul nostru de vedere, considerăm, în primul rînd, necesar ca viitoarele trasee ale raliurilor anului 1969 să fie recunoscute încă de pe acum, analizîndu-se la fața locului toate probele speciale, cu maximum de atenție. Ținînd seama de interesele automobilismului, turismului și economiei țării în ansamblu, ar fi bine ca specialiștii A.C.R. să aleagă în acest scop porțiuni dificile, nu din punct de vedere al numărului de gropi cu care sînt presărate drumurile, ci al posibilităților de evidențiere a măiestriei în arta pilotajului (pe care trebuie să o dețină concurenții) și performanțelor tehnice (pe care trebuie să le dovedească mașinile). Judecate astfel, traseele ar avea ca scop, în primul rînd, testarea calităților unor mașini moderne (cum sînt prototipurile „Dacia-1 100" și nu altele), ale cauciucurilor, uleiurilor și benzinelor românești, ale bujiilor și pieselor de schimb autohtone. În această direcție trebuie depuse eforturi imediate și permanente pentru cointeresarea tuturor factorilor economici de specialitate, căci — fără îndoială — un raliu bun, cu răsunet peste hotare, constituie o excelentă propagandă, nu numai sportivă, ci mai ales comercială și turistică în favoarea țării noastre.

A.C.R. a suportat numeroase critici pentru faptul că nu a facilitat suficient o activitate continuă de perfecționare a piloților. Există o scuză perfect valabilă, și anume aceea că încă nu există o bază materială adecvată scopului propus. Sînt lăudabile eforturile depuse de A.C.R. pentru crearea de urgență a unui circuit închis propriu, pentru lărgirea parcului de vehicule etc. Evident, realizarea acestui deziderat constituie cheia de boltă a dezvoltării sportului automobilistic românesc, ca valoare internațională și rentabilizarea sa. Dar lipsa unei asemenea baze nu poate constitui o scuză pentru ca recunoașterea traseelor, pregătirea mașinilor și efectuarea antrenamentelor să se facă în pripă sau tratate cu superficialitate, așa cum s-a întîmplat anul acesta în mai toate raliurile. A.C.R. dispune de oameni competenți pentru a organiza temeinic această activitate. Din păcate, prea mult din timpul lor este măcinat de munca de funcționari în birouri, pe care sînt constrînși să o facă.

Ar mai fi de adăugat aici ceva și despre asistența tehnică de pe trasee care — de fapt — a figurat doar decorativ în caravanele competițiilor. Autorutierele de depanare, cu toată seriozitatea recunoscută a celor care alcătuiesc serviciul tehnic al A.C.R., au devenit inutile pe șosele, căci neființd prevăzute nici cu piese de schimb, nici cu scule suficiente, nu pot fi folosite decît la remorcări de vehicule avariate. Să fie oare A.C.R. atît de sărac încît să nu poată face un cît de minim efort de utilare? O colaborare în această direcție cu întreprinderea „Ciclop", care și-a oferit de altfel serviciile în mod dezinteresat, de a contribui cu mijloacele sale moderne la organizarea asistenței tehnice în raliuri ar fi mai mult decît oportună. S-ar putea cere, de asemenea, sprijinul UCECOM, al fabricilor de scule, de bujii, de accesorii etc., nu pe bază de subscripție benevolă, ci în cadrul unor angajamente ferme, coordonate într-un plan gîndit de publicitate comercială internă și internațională.

O dată mai mult, în Raliul Balcanic s-a văzut cît de util poate fi un serviciu operativ de informare. Funcționînd pe traseu, el permite concurenților să cunoască permanent poziția în clasament, astfel încît aceștia să poată acționa corespunzător. Un coordonator central ar putea face, cu ajutorul unei mașini de calcul, toate socoteliile, chiar în timpul desfășurării raliului, astfel încît, aproape instantaneu cu terminarea acestuia, rezultatele finale provizorii (pînă la judecarea contestațiilor) să poată fi cunoscute de concurenți și de presă, care, cu multă plăcere, ar consemna, în sfîrșit, o organizare ideală din acest punct de vedere.

Lucrurile nu stau prea bine nici în cadrul corpului de arbitri, în care mai sînt încă destule retușuri de făcut. Nu putem trece cu vederea serioasele greșeli comise de unii arbitri și cronometrori în Raliul Dunării, dar mai ales în cel Balcanic. O asemenea greșeală, reparată numai cu mari și penibile eforturi în juriul competiției, putea să ne coste pierderea locului I în clasamentul individual și pe națiuni. Iată de ce inițierea unor cursuri periodice de specializare a oficialilor devine absolut necesară. Problema îmbunătățirii muncii în acest domeniu este legată, de asemenea, de asigurarea unor mijloace moderne de cronometraj. A.C.R. a făcut de altfel promisiuni în acest sens. A promis și organizarea unui ciclu de conferințe, a unor gale de filme și simpozioane cu caracter automobilistic, care să contribuie la cunoașterea noului în tehnica automobilistică și perfecționarea piloților, navigatorilor, oficialilor, tuturor celor care iubesc acest sport, la cunoașterea traseelor și a celor mai importante competiții străine, la stimularea interesului pentru automobilismul modern. Aceste acțiuni, ca și organizarea de excursii pentru concurenți și oficiali, de concursuri de îndemînare în diverse orașe din țară și de viteză în circuit în Capitală, etc. au fost de altfel prevăzute în planul anual al A.C.R. Din păcate, toate acestea au rămas la dosar.

Se pare că A.C.R. și-a axat eforturile, pînă acum, mai mult pe latura dezvoltării activității sale turistice. E un lucru lăudabil. S-au obținut în această direcție certe succese. Dar nu putem vitregi activitatea sportivă, chiar dacă pentru moment nu-i rentabilă. Este foarte posibil ca în următorii ani, nu turismul să ajute sportul automobilistic, ci acesta din urmă să contribuie cu fondurile sale la dezvoltarea unei baze turistice proprii a A.C.R., care să cuprindă campinguri, ateliere de depanare și întreținere, un parc modern de asistență tehnică etc. Privită chiar numai prin această perspectivă, activitatea sportivă are dreptul la o existență nu de cenușăreasă, ci de copil răsfățat. Un singur lucru se cere: să apucăm temeinic volanul, să dăm drumul la frînă și să apăsăm pe accelerație. Cu pedala pînă la fund.

G. BRĂTESCU

ACTIVITATEA LA ZI

● Azi își începe turneul în țara noastră formația feminină *Ferencvaros Budapesta*, campioana Ungariei. Jucătoarele maghiare vor evolua la București în compania echipei Laromet (de la ora 16 pe arena Laromet), iar vineri vor juca cu Petrolul la Ploiești, și luni, 4 noiembrie, la București cu Voința.

● Simbătă și duminică are loc în orașul Bautzen (R. D. Germană) cea de a V-a ediție a competiției internaționale *„Cupa Werner Seelenbinder"* organizată de Federația de popice din R.D.G. La această confruntare vor fi prezenți jucători și jucătoare (cîte unul) din Austria, Cehoslovacia, Italia, Iugoslavia, România și din țara organizatoare. În prima zi se va juca la probele clasice — bărbați 200 lovituri mixte, femeile 100 lovituri mixte, iar a doua zi la probele de „maraton", 300, respectiv, 150 lovituri mixte. Țara noastă va fi reprezentată la întrecerile de la Bautzen de ION MICOROIU, campionul României pe 1968 și CRISTA SZOCS.

● Aseară a avut loc pe arena Voința din Capitală partida dintre Voința București și Hidromecanica Brașov, contînd pentru etapa a III-a a campionatului republican divizia A (f).

Au cîștigat bucureștencele la o diferență apreciabilă: Voința — 2383 p d, Hidromecanica — 2238 p. Cele mai bune rezultate au fost obținute de Constanța Marincea (419 p d), Crista Szöcs (408 p d) de la Voința, respectiv, Sanda Zavera (400 p d) și Margareta Rotter (398 p d).

OLIMPIA SATU MARE (spadă) ȘI I.E.F.S. (sabie) AU PROMOVAT ÎN „A"

Desfășurate la Ploiești, întrecerile din cadrul returului campionatului categoriei B de spadă și sabie au dat cîștig de cauză echipei *Olimpia Satu Mare* și, respectiv, *I.E.F.S. București*.

În întrecerea spadasinilor, trăgătorii din Satu Mare s-au detașat cu multă ușurință, reușind să obțină victorii pe toată linia: 13—3 cu Politehnica Iași, 12—4 cu Dinamo Brașov, 11—5 cu Crișul Oradea, 9—7 cu Progresul București și C.S.M. Galați. Antrenorul *Alexandru Csipler* a folosit următoarea echipă: *Vlad, Vereș, Toth, Fekete și Török.*

În continuare, clasamentul arată astfel: 2. Crișul Oradea, 3. Politehnica Iași, 4. Progresul București, 5. Dinamo Brașov, 6. C.S.M. Galați.

Și la sabie, prima clasată, echipa Institutului de educație fizică și sport s-a detașat net, terminînd neînvinsă turneul: 11—5 cu Victoria Carei, 10—6 cu Crișul Oradea, 9—7 cu Școala sportivă Ploiești și Medicina Tg. Mureș. Omul de bază al sabrerilor bucureșteni a fost *Mihai Sandu*, care deține întîietatea și în clasamentul individual (neoficial). În echipa I.E.F.S. au mai evoluat *L. Mihăileanu, I. Galan, I. Dumitru* și *Gh. Birdan*. Antrenor: *Jacques Istrate*.

Pe locurile următoare s-au clasat: 2. Școala sportivă Ploiești, 3. Crișul Oradea, 4. Victoria Carei, 5. Medicina Tg. Mureș.

A retrogradat echipa C.S.M. Galați (spadă).

Simbătă și duminică, la Cluj, este programat returul categoriei B la floretă — băieți și fete. Participă: I.E.F.S., Viitorul, Farul Constanța, C.S.M. Cluj și Crișul Oradea la fete, I.E.F.S., Progresul București, Politehnica Timișoara, Crișul și Școala sportivă Oradea la băieți. După meciurile din tur, în clasamente conduc formațiile I.E.F.S., urmate de Viitorul (fete) și Progresul (băieți),

UZINA „AUTOBUZUL"
București, str. Ostrov nr. 3, Sectorul 5
ANGAJEAZĂ DE URGENȚĂ
TINICHIGII AUTO, LĂCĂTUȘI, STRUNGARI, SUDORI,
VOPSITORI, ȘLEFUITORI ȘI CONDUCĂTORI AUTO
Pentru orice relații, telefon 23.55.05

CLASAMENTELE DIVIZIEI A

MASCULIN

1.	Steaua	3	3	0	9:1 6
2.	Dinamo	3	3	0	9:1 6
3.	Polit. Galați	3	3	0	9:2 6
4.	Rapid	3	3	0	9:5 6
5.	Polit. Timișoara	3	2	1	8:5 5
6.	Petrolul	3	1	2	5:6 4
7.	Progresul Buc.	3	1	2	5:7 4
8.	Tractorul	3	1	2	5:8 4
9.	Viitorul	3	1	2	3:7 4
10.	Polit. Cluj	3	0	3	3:9 3
11.	Farul	3	0	3	2:9 3
12.	Celuloza	3	0	3	2:9 3

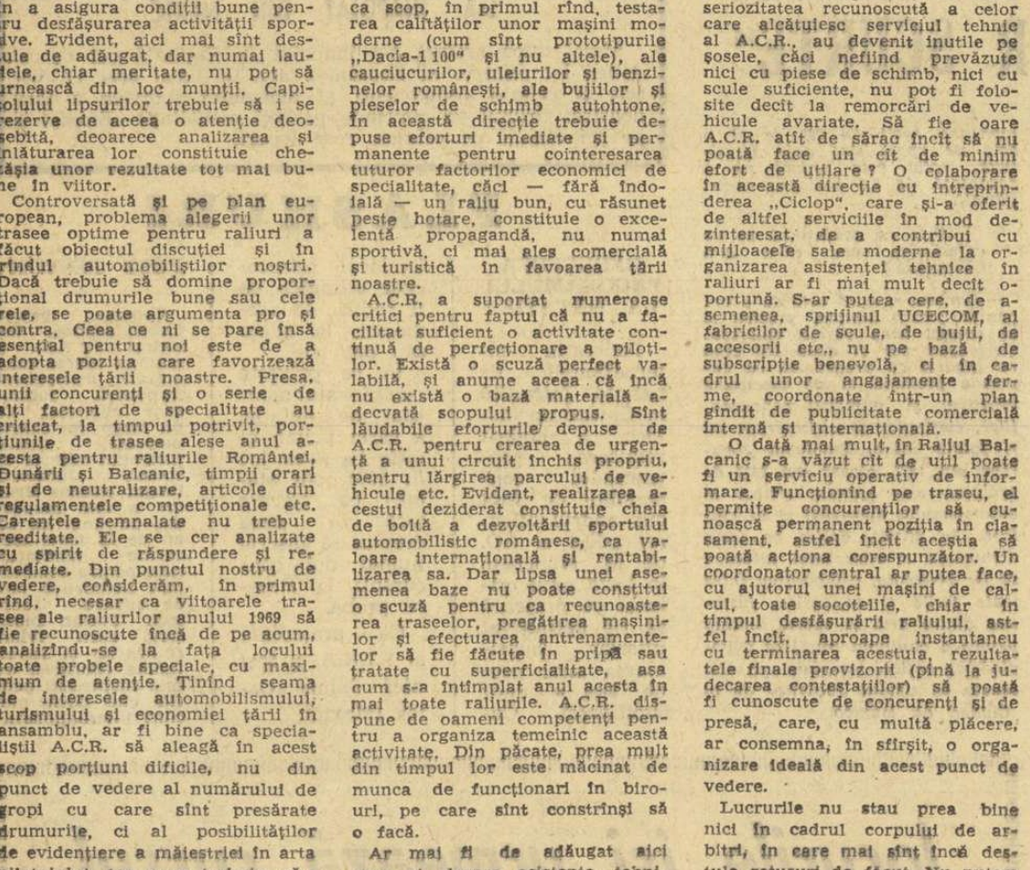
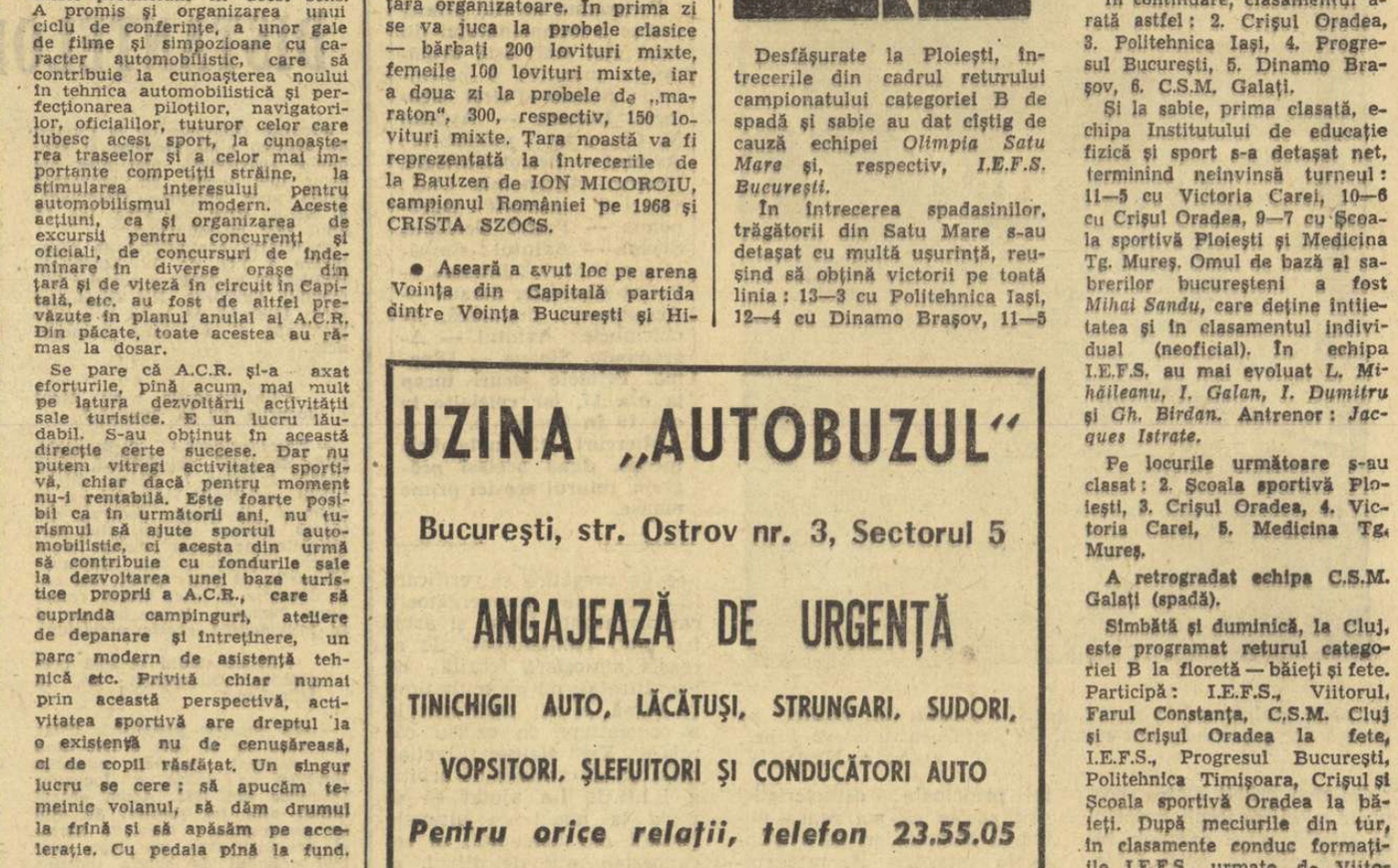
FEMININ

1.	Penicilina	3	3	0	9:0 6
2.	Rapid	3	3	0	9:0 6
3.	Dinamo	3	3	0	9:1 6
4.	Univ. Timișoara	3	3	0	9:4 6
5.	Univ. Cluj	3	1	2	6:6 4
6.	C.S.M. Sibiu	3	1	2	5:6 4
7.	Farul	3	1	2	4:8 4
8.	C.P. București	3	1	2	3:6 4
9.	Ceahlăul	3	1	2	3:7 4
10.	I.E.F.S.	3	1	2	3:8 4
11.	Medicina	3	0	3	3:9 3
12.	Univ. Craiova	3	0	3	1:9 3

REZULTATE DIN DIVIZIA B

I.G.O. Hunedoara — Industria sîrmei C. Turzii (m) 3—2; Progresul Suceava — Construcții București (m) 3—2.

START ÎN „CUPA ROMÂNIEI"

Concursurile de călărie continuă. După numai o zi de odihnă (luni după amiază s-au încheiat campionatele naționale rezervate seniorilor și juniorilor), cei mai buni sportivi din București, Sibiu, Iași, Cluj și Ploiești își vor disputa întîietatea în cadrul tradiționalelor întreceri dotate cu trofeul „Cupa României".

Competiția — care va avea loc, începînd de azi de la ora 14,30, pe baza hipică din Calea Plevnei — se va desfășura numai pe echipe, acestea fiind alcătuite din cîte trei sportivi-seniori, doi juniori și o sportivă.